

平成29年度第2回 芦屋市交通計画協議会 会議録

日 時	平成29年9月21日（木） 10：00～12：00
場 所	芦屋市役所 東館3階 中会議室
出席者	会 長 福島徹 副 会 長 正司健一 委 員 松下幸男（代理），大谷健太郎（代理），村田直磯，正垣あおい 下山智，宮本博嗣，秋山秀則，楠葉誠司，奥野雅弘，田中祥敬（代理） 今東直治（代理），高木良彦，宇賀克夫，辻正彦，山城勝，寺本慎児 事 務 局 白井宏和，柴田陽子，三近康平，笹井浩，中西久
事務局	都市計画課
会議の公表	<input checked="" type="checkbox"/> 公 開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 部分公開 <非公開・部分公開とした場合の理由>
傍聴者数	0人

1 会議次第

- 1 開 会
- 2 会長挨拶
- 3 議事
  - (1) 委員出席状況報告・会議の成立報告
  - (2) 芦屋市総合交通戦略の策定について
  - (3) 芦屋市総合交通戦略の策定スケジュールについて
- 4 その他
- 5 閉 会

2 協議経過

○会 長 本日は第2回交通計画協議会ということで、今回は現況分析を中心に課題の整理と、資料を事務局から説明していただきました。いろいろと委員の皆様からの意見を整理させていただきますとともに、本日はこの総合交通戦略における将来像ということで、一番中心になってくる内容について、特に基本理念・方針について事務局で案を作っていましたので議論をしていただきたいと思います。

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。まずは事務局から出席状況の報告をお願いします。

○事務局 本日、委員18名のうち、代理出席の方を含めまして18名の方全員にご出席いただいております。過半数を超えておりますので、会議は成立しております。また本日、傍聴希望者の方はおられません。

○会 長 それでは次の議事に進みたいと思います。議事2は先ほどもお話ししました総合交通戦略の具体的な内容について事務局からご説明いただきます。合わせて、策定スケジュールについても一緒に説明していただきますので、よろしくお願いたします。それでは事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 （議事（２）（３）総合交通戦略の策定とスケジュールについて説明）

○会 長 資料に基づいて説明をいただきました。本日特に意見をいただきたいと思っておりますことは、将来像、基本方針、そして具体的な施策といったあたりになるかと思いますが、前回いただきましたご質問、ご意見から少し現況分析のデータを追加していただいております。それに基づいて交通課題の整理をしていただいております。これは、前回概ねこういう形で整理をしていただいておりますが、新たなデータを含めて少し改めていただいております。それを受けた将来像ということで、案を出していただいております。冒頭の所で説明がありましたように、この総合交通戦略は上位計画としての総合計画、都市計画マスタープランで描かれている都市像というものを、交通という側面からご説明していただきました。まずは交通戦略における将来像というものを描いて、それを受けて具体的にどういう方針で取り組んでいくかということを書いているのを最下段の所に書いていただいております。芦屋市は元々、住宅都市として非常に魅力的なまち・都市だということも多くの人たちが住みたいというまちになったのですが、それをより高めて、交通という側面の中でより高めていくということが必要なのではないかと思っております。機能的に求められる課題の整理からの積み上げに加えて、芦屋というまちはどのようなまちであったら良いのかということ、交通という視点の中で少し描けると良いのではないかと、そのような内容を加えて、「良好な住宅都市としての魅力を高める安全・安心で快適に移動できるまちづくり」という文言を案として書いております。そして、その下にそれを補足するような説明を、特に、歩くという交通手段の割合がかなり高いので、それがより快適にできる、あるいは住まう中で生活の質を高めるという意味でも、まちの交通環境がより魅力的なものであるということを目指すのかなということをお考えして、そういう内容にしております。そこから求められる視点という所に行くのですが、この３つの柱の所は、まだ少し不足している部分がある気もします。私が冒頭だけ少し補足させていただいたのですが、皆様から是非ご意見をいただきたいと思っております。

こういう形で芦屋の都市像・将来像というものを書いているのですが、私の要望として求められる視点の方は、もう少し魅力的なものに変えた方が良いのではないかと。今はどこにでもあるありふれた形の３つの柱になってしまっていて、「都市活力」を「都市活力・魅力」とか「魅力的な・・・」などにしてはどうでしょうか。

○委 員 表を見ても、「市民」が一番上に書いてあり、それから「行政」です。実際は、行政の中にも市に住んでいる方もいらっしゃると思いますが、住んでおられる方は割に少なく、市外から来ておられます。いつも市民第一とおっしゃるけれど、この図でも「市民」が一番上に書いています。市民と言うならば、もう少し市民の意見を聞くような、どのようにして市民の意見を聞かれるのですか。集会所トーク、自治会連合会がありますが、必ずしも市民は知りません。私も数回出ましたが、市長から説明が約30から40分あり、その後に質疑応答ですが、会場の都合で時間が足りないのが皆さん不満を持って帰ります。いろいろな交通問題を含め意見をおっしゃるのですが、その時は、例えば交通問題で言うと、看板をつけて迂回を促しますとか、警察と協力をして取締りをしますとか言われていますが、私は根本的な解決になっていないと思っています。ですから、もう少し市民の声を取り入れられるような仕

組みを取り入れてほしいです。それから今日の冒頭に傍聴者はおられないと報告がありましたが、市広報にも掲載されていないので誰も知らないですよ。まとまってから市民の意見を聞くのではなく、もう少し事前に周知していただけたらという気がします。

○事務局 この交通計画協議会での交通戦略の策定ということのみならず、市が策定する計画にあたりましては市民の意見をどう取り入れるのかということについては、課題というのは感じておりまして、その中でできるだけ皆さんにご周知させていただいて、中身をご理解いただくという努力は我々としても今後とも続けていかななくてはならないと考えております。

○会長 もし市の側で検討していただけるのであれば、交通戦略の計画ですから、この中で書き込めるといえることと言えば、先ほど最後に出てきました推進体制のPDCAの中でも、もう少し市民関与の場みたいなものを入れていただければと思います。特にきめ細やかな改善をしていかないと、なかなかより良いまちになっていかないと思います。市民の日常感じておられることも含めて吸い上げていかないといけませんから、このPDCAのサイクルの中で市民との場をもう少し具体的かつ、5年というサイクルのチェックの場ではなく、プランを立てる所にも上手く活かせるような形の間になると、今おっしゃられたような意見の吸い上げといたしますか、具体的にこれを推進していく上で、もう少し反映できることもありますので、市の方で検討してみてください。

○副会長 課題の整理の所で一点。よく整理できていると思うのですが、自動車が利用しやすいという、20世紀の計画みたいな単語が入っているのがまず気になった所です。芦屋の道路整備状況、市のおかれている場所とか地勢的な位置関係で確かに狭い道があるのは分かりますが、それらの道を本当にこれからも広げていくのか。それは気になった所です。

次に、計画の推進体制について、三角形で市民は入っていますが、施策の所で市民に一体何を期待するのかが、一切一言も出てきていない。また、事業者については触れてはいるのですが、事業者に何を期待するのかも出ていない。結局、市が直接的にやっていることだけ出てくるような書き方・中身になっているように思います。この三角関係できちんと考えていこうとされているのであれば、そのあたりは配慮がかなりいるかと思えます。もっとも、市民の方をどう具体的に入れられるのかというと、なかなか難しいとは思うのですが、他の自治体でよく入っていて、この計画では入っていないものにモビリティマネジメントがありますが、これがないので余計に入りにくいのかもしれません。市民の方々と何を取り組んで、良いまちにしていこうとされているのかというのが、分かるようにすることが大切ではないでしょうか。後段で当然書いていくべきですが、その前の施策の所に出てこずに最後だけ出てくることも良くないと思うので、市民の登場のさせ方を是非考えていただきたいと思えます。そのためには、モビリティマネジメントを施策として挙げるのも手なのかと思うのですが。

もう一つ、これは課題の所にも関わる問題ですが、資料の内容が市の中で完結していて他市への移動に関することが記載されていない。芦屋市の計画だからそれで良いのか。市民の皆様方は、移動の実態の分析にも出ていとおおり、市外にたくさん出ていっておられて、それが便利であることで住宅都市として魅力が上がるという話になっていく。市外に出やすくするという変な表現かもしれないですが、芦屋市が住宅都市としての魅力向上という話をさ

れる以上は、そこが不便ではどうしようもない、市内移動だけが便利になればそれで良いという訳ではない。こういった所をもう少し入れていくことが、芦屋らしさにつながると思います。

また、これも市民の方に関わる話かもしれませんが、歩行者空間の確保が挙げられていますが、例えば京都市の中京区でされているような、20キロ制限とか、車道を狭めて意図的に自転車と歩行者と車を混在させて、車と狭い空間をお互い譲り合いながら使うというような政策も、当然あり得る訳です。どこでも皆さんが楽に移動できれば良いのだが、全部の要望に対応できるだけのお金も空間もありませんので、ここでお互いの要望を折り合いながら、でも優先順位をつけながらやっていきたいと思いますというソフトな政策といえます。そういった政策を芦屋ならば、住宅都市ゆえに是非入れていただくべきではないかと思います。

最後に、優先順位を考える議論・話が出ていない点も気になります。各要望に全てきちんと対応するような形で書かれているのですが、現実にはなかなかそういうのは無理だと思うので、市としてはこの優先順位で考えますということを示して、そこから市民の方々とそれについての優先順位はそれで良いけれど、こういう場合は少し違うのではないかというようなそんな議論が出てくるといったものだと思うのです。そういった話し合いをする中で良いまちを造っていくという議論がより深くできると思うので、優先順位の話、交通の空間の使い方みたいな話だと思うのですが、それらの点について、もう一步踏み込んだ住宅都市ならではの書き方があるのではないかなと思います。

○会 長 非常に貴重なご意見をいただきました。これをもとに整理する必要があるかと思えます。特に先ほども言いましたが、後半の所がかなり尻つぼみになっている。このあたりをかなり充実して、考え方を入れ込んでいっていただけると良いと思います。

○委 員 先ほどの優先順位という話でいいますと、少し最後が総花的になりすぎて、よくあるどこにでもあるような対策になっているので、芦屋の特徴あるものを入れた方が良いと思います。前回、委員の方のご指摘があってデータを整理していただいているので、よく分かりやすくなって、特に人口・世帯を住まい毎に5つの地域に分けて分析されているので、私は芦屋についてよく分からないのですが、地区毎にいろいろ特徴があるというのが分かりやすかったのですが、そのデータから見て、今後の交通の大きな変化の一つが、それぞれ年齢別のトリップ数の推移を見るとハッチをかけていただいていますけれども、当然のことかもしれませんが、高齢者のトリップ数が非常に増えていっているのですね。平成22年でこれぐらいということは平成32年では概ねこの倍、これと同じような形で増えていくということが、芦屋だけではなくて日本全国そうなのかもしれませんが、こういう方々の交通にどう対応していくかが大きな問題だと。それ以外はあまり変わらないという気がしたのですが。この交通にどのような特徴があるかという点、トリップ数が増えているのは当然高齢化に合わせて、行動的な高齢者が増えているから相まって倍々で上がっていっている。それに合わせて高齢者の自動車利用が増えているのはそういうことで、やはりこの交通に対応していくことが大事かと。この交通の特徴については、高齢者の方々は出勤・登校・業務・帰宅というのはあまり関係が無く、自由な方々のトリップ数が増えている。買い物などに行かれるような高齢者の方々が増えているということであるため、こうした方々に対応するようなまちづくりが

必要だと思います。それで最初に戻って、高齢者の方が多いのは、北部であり浜地域であり南芦屋浜地域だということになると、そこにお住いの高齢者の方々の今後の交通への思いを聞き取っていただいて、それに対応するような施策を、少し後ろが総花的になっている所が濃淡をつけられたらどうかなというのが、データ分析をしていただいているので、そのあたりをさらに進めていただいたらどうかという感じがしました。

○委員 市民からの要望・意見ということで、交通に関する要望・意見を地域ごとにどういう要望があるかをまとめていただいて、分かりやすいのですが、その中で、歩行者・自転車利用の安全対策ということが書かれています。具体的にこれが安全対策で施策に行くのだと思いますが、どういった安全対策なのかという分析がなく、結果的には、バリアフリー・無電柱化・防護柵の改修というのが重点ということになっています。濃淡という中で、安心歩行エリアとか、特に事故が多いとか、このエリアで重点的に歩道をつくるとか、道路空間の再配置をするとか、ゾーン20で道路をより安全な方向にするとか、どこのエリアで、どう市民の要望があるのかということが、安全対策として結果的にバリアフリー・無電柱化ということですが、その過程が分かりにくい。ネットワークが本当に危険で、歩道の幅が狭いのかなどその辺が分かりにくい。それ以外にも、目標としてバリアフリー化・無電柱化などという形で落とし込まれているのですが、本当にその交通環境として高齢化が進む中で、歩行者を優先した芦屋のまちづくりということで、どうしていくのかということを検討した方が、芦屋の本当の魅力、住宅都市としての価値を上げていくような形になるのではないかと思います。

○会長 安全を脅かしている具体的なものは何なのか、もう少し整理をしていただければと思います。

○委員 住宅都市としての芦屋ならではのまちづくりについては、私も確かにそうだなと思いますが、その中で安全・安心に加えて、快適というフレーズは是非実現したいと思っております。今、具体的なアイデアはありませんが、提示されている施策は、どちらかというところとマイナスをゼロに持っていくところであって、快適性というのはプラスアルファの要素として他のエリアよりもより心地良さとか住みたさとかであり、快適性があるというのは、かなり踏み込んだレベルの施策が必要になってくるのではないかと思います。それはバリアがある方だけではなく、全ての方に対してということで、快適性が出てくることで芦屋らしさと言いますか、より住みたさになるのではないかと。ちょうど私どもも芦屋駅周辺で開発がございますので、その際に、安全・安心はそうですけれども、この快適性をどこまで求めるか、単にエレベーターやエスカレーターを設置する、トイレの段差を無くすだけだとすると、多分快適性にはならないかと思ひまして、具体策はありませんが、その部分をもう少し掘り下げて議論を進めていただくと良いと思います。

○会長 将来像の中で求められるまち、心豊かな生活、生活そのものを豊かにしていくこと、あるいは快適にしていくこと、機能性に偏っている部分のクオリティを高めることに少し変えていく必要がある気がします。そのあたりは少し検討といいますか、特に求められる視点の言葉は、先ほども言いましたが少し工夫していかないといけないと思います。そういう点で、是非JR芦屋駅で魅力を高める取り組みをして、芦屋ならではのものにしていただき、そ

うすると芦屋も良いけれど芦屋駅も良いと。是非検討していただければ。

○委員 勉強していきたいと思います。

○委員 公共交通の利用支援ということで、障がいのある方や高齢者に対してタクシーやバスの運賃助成を行うことと、運転免許返納制度で周知・推進するということは表裏一体なのかもしれませんが、芦屋市としてこのタクシー・バスの運賃助成について具体的にどのような施策をとられているのか。それぞれ兵庫県内でもいろいろな制度が作られていますが、財源に限りがある中で、65歳以上とするのか70歳以上とするのかという基準に悩まれている所ですが、どのような具体の施策をされているのか、免許の返納制度と関連付けられているのかもしれないですが、それを教えていただきたい。また、全般的な話ですが、北部地域とか山手地域の部分で高齢化が進んでいると、浜地域も同様ですが。特に、北部とか山手の方は勾配があり、高齢者の方の移動の確保を特に急がなければならない。一方、自動車利用は増えているという状況で、運転免許が返納された時、高齢者に対する公共交通機関の利用の参画を促すために、例えば、モビリティマネジメントとかの施策があると思うのですが、その辺の部分をもう少し書いていただきたいと思います。「バスまっぷ」の発行について記載がありますが、少しモビリティマネジメントについてもあればいいと思います。

○委員 一つ目のご質問の中で、公共交通の支援ですが、各市で取り組み方が全然違うというのはおっしゃるとおりでございますが、本市におきましては支援が必要な方には、タクシーの助成券の発行を行っております。同時に、70歳以上の高齢者の方につきましては、市内は阪急バスが公共交通機関として運行をしておりますので、阪急バスの利用についての助成ということで、半額助成を行っております。また、高齢者という概念がこれまで65歳、これは介護保険という制度が発足し、一定の線が引かれた訳ですが、最近の状況から言いますと、国においても高齢者というのは65歳で良いのかと。元気な方がたくさんいらっしゃるんじゃないかと。70歳に引き上げるという考え方もあるんじゃないかというような議論がありますし、本市においても65歳から70歳の方は大変お元気な方がたくさんいらっしゃいます。これまでは60歳定年でしたが、65歳まで働いている方もたくさんいらっしゃるという状況の中、高齢者の考え方について一定の線の引き方というのが必要であると思います。免許返納の件にも関連するのですが、高齢者は65歳からとなっていますので、これまで車に乗っている方が65歳になっても元気で乗り続けられているため、自動車の需要が増えてきていること、また、同時に高齢者人口の増加とともにそういう状況もあると思いますので、高齢者の線引きということを具体的な状況に合わせて検討する必要があるのではないかと思います。

○会長 高齢者の話で気が付きましたが、空白地域をどうしていくのかということについてまだ少し踏み込めていない。まあ難しい、書けないということかもしれませんが。少しそれに関連して質問がありまして、タクシー協会にお伺いしますが、そのあたりは協会として、あるいは事業者の考えとして、バスだけを走らせるわけにはなかなかいかない所は、是非連携していただけると良いなと思います。

○委員 近々、神戸市の渦が森の方で「体験会」を計画しております。それは、市の方がメインとなり、タクシー協会の中の4社でやろうということで、渦が森の一番山の上の方において、一日中ぐるぐる回る。概ね起点から終点まで約20分ですが、そこを回り、高齢者で外

出できない方々に、もっと外に出ていただくということで、10月13日からの1週間だけ実施しようということです。基本的にタクシー協会も含め、タクシー会社単体ですることは困難でございますが、こうしたことを実施している自治体もございます。神戸相互タクシーでは、70歳以上の高齢者会員を無料で募り、割引制度など実施しておりますが、事業者単体では非常に限界があります。今日は警察関係の方も来ておられますので、先ほどからいろいろ市民のためとかありましたけど、交通事故に関して当社としてヒヤリハットということを実施し、全乗務員から危なかった・事故を起こしそうになったという場所など、状況をまとめ、警察の方にも送付しているところで、事故発生に伴い信号機を設置していただけませんとか、そういうことを定期的に行っているのですが、どうしても一事業者では無理・限界があります。従ってこうした機会に参画をさせていただき、非常にわくわくした気持ちで意見を聞かせていただいております。

- 会 長 先ほども安全を脅かすものとか具体的話もありました。ヒヤリハットの話もありましたし、そのあたりは是非、行政との連携・情報収集をしていただきたい。それから、運行に関しても是非一度、協会と市の方でも、やっぱりお年寄りにとって“ドアツードア”は魅力ですし、公共交通の一翼を担っておられる訳で、バスでは担いきれない部分というのはあるかなと思いますので。是非ご検討いただけたらと思います。
- 副会長 渦が森は山麓の住宅地で、そこから小規模集積の地点まで、既存のバスルートにつながるような形で団地内を動く乗合タクシーのようなものを走らせてみよう、いわゆる“ラストワンマイル”を、タクシー事業者の力を借りながら交通手段を提供できないかという実験を、神戸市が10月に実施されるということです。1週間のみで、社会実験というよりも、どう利用されるのか、乗合タクシーという新しい移動方法に慣れていただくという意味も込めながら、一度実施してみようということです。神戸市内では、他でも、乗合タクシーの検討が進んでいます。タクシーがもう少し利用できないかということで実験しようとしている所、実際にサービス供給が動き始めている所もあります。
- 委 員 神奈川県藤沢市でも、乗合タクシーの実証運行が行われています。神戸市では「くるくるバス」というのがあります。当初、行政やバス会社に要望しても断られてきたものを、住民が利用するとしていろいろ取り組まれていますが、やはり、行政が調査や企画を行い、リーダーシップをとるべきと思います。山の方の人と浜の方の人と東と西とでは違うのです。いろいろな人の意見をこれからのステップでどのように集約されるか。アンケートが良いのか。
- 会 長 路線バスより小さな規模ですね。そこをどのようにするのかという所の言及が少し不足していると思います。タクシー利用もありますし、市民で実際に自主運行するようなケースもあるかもしれません。NPOもあるかもしれませんし、その辺りを、文言として再考するという含めて内容を検討してみたい。
- 委 員 第1回協議会で交通事業者からの意見を述べさせていただき、その内容が本日の資料の最後にまとめられております。特に駅の周辺ということで、その対応・考え方では、意見等を踏まえながら本戦略の策定を行いますと記載があるのですが、この対応の扱いは、すでに戦略に反映しているということか、それとも今後反映するかどうかを検討しますという

ことなのか。また、個別具体を事業者と協議するという事なのか。そのあたりが分かりにくいので補足いただけますか。特に阪神電車の周りの踏切に関して、前回意見を述べさせていただいたのですが。

○事務局 具体的な施策の部分では、駅周辺の整備ということでまとめさせていただいております。交通課題の側面から駅周辺のあり方として、各駅周辺の状況や求められる機能ということ踏まえ、今後どのような課題への対応が必要かということで整理をさせていただいておりますが、具体的に事業や予定があるものについては今回記載させていただいております。ご指摘としては、検討というのは具体にはどのようにしていくのかということかと思っております。その部分につきましては今後、この交通戦略に位置付けられた事業を進めていく中で、更なる課題や具体的に実施する施策が明らかになってきた段階で、例えば5年後の見直しに反映させていただくという形で加えていきたいと考えております。

○会長 明確に書けない部分は検討ということですね。

○委員 簡単な問題でないことは理解しておりますので、そのような形でお願いできればと思います。

○副会長 特定の場所を対象にしている所は別にして、施策自体は全市的な視点で例えば利便性向上など書いていますが、施策概要が特定の場所の特定の事業のことしか書いていないことが、その場所しか施策を行わないといったように読み手の誤解を招くので、表現は是非再考された方が良いでしょう。まず手を付けるのはその事業ということで書かれているのだとは思いますが、全市的に利便性の向上を考えていく話だと思います。JR芦屋駅に関連することしか記載がない所は、ほとんどそのパターンになっているのが気になります。

公共交通のサービス水準を良くする話が利用環境・都市活力の所、魅力といったことを入れていただけたらこのままで良いと思うのですが、分かれて出ているけれどもどちらも非常に弱弱しいというか、目の前にあるプロジェクトを念頭にしか施策が書かれていない。施策としてはサービス水準の維持や利便性の向上と言ったら、ここに書かれている運賃支払い方法の話だけではないはず。たまたま芦屋市の場合、東西方向に鉄道が非常に便利に走っており、それがあから計画としては東西移動に絡む話は特段触れていないと思いますが、この状況が20年、30年後も何もせずに続いているという保証はない。芦屋市としてはそれを上手に利用しないとイケないと思います。他との連携や、サービス水準を維持するためにどのように考えていくのかを、計画の中で触れておかないとイケないのではないのでしょうか。そこだけ昔でいう事業者任せという形の計画になっているような気がします。

○会長 そのようなご指摘は大切な所ですね。これは交通事業者にもいろいろお考えがあると思います。

○副会長 同じような話でバスのネットワークに関する論点として、JR芦屋駅だけが出ていますが、例えば一日のバス本数が50本以下とか70本以下の少ない所では、今後そのまま維持できるのか、難しくなっていくことも想定されるのですが、そういった点はどのように考えるのか。それは市の今後のまちづくりにも関わる事だと思います。すなわち北部、南芦屋浜、浜地区をどのようにしていくのか。少しこの政策体系では見えない。課題の指摘があま

りされていないのではないのでしょうか。その前の現状分析では課題の指摘がされているけれども、施策の所にはそれが反映できていないように思います。

○会 長 これは少し丁寧に見ていかないといけないですね。全部がすぐに解決する訳ではないですが、文言的にもそれぞれについて考えていただいて。

先ほどの「魅力」という言葉は是非入れていただくことを考えていただきたい。「自然環境」という言葉ですが、これだけでは少し陳腐かと思いますので工夫していただきたい。それこそやはり、基本理念の所に書いた芦屋らしさ、住宅都市としての将来のまちをどのように実現するかというところで求められる視点になると思います。

○委 員 都市活力と書いていますが芦屋は住宅都市と書いてあります。商業都市でも工業都市でもなく活力があるのでしょ。むしろ危ない所は無くしていく、あるいは不便な所は、先ほど先生もおっしゃったように交通の空白地帯を改善するなどがが必要です。結局、例えば私達が住んでいる阪急芦屋川駅周辺も30年前と一緒なんです。職員の方もよく分かっているけど少しも手が付けられていない。警察の交通課長も駅周辺の問題点を解決すべきとおっしゃってくださっています。やはり、イニシアティブは交通事業者が取ることはできないので、行政が取るべきなのです。阪急芦屋川駅周辺は特に昼と夕方に路上駐車が多く、バスの運転手も大変だと思います。警察の方も時々取締りには来ていますが。交通事業者が道路を工事できないのですから。多くの人は市役所は長年放置しているので、どうせ何もしてくれないと言っています。

○委 員 評価・改善の仕組みという所で、平成35年度には一旦確認して評価すると書いてありますが、一方、評価指標と目標値が具体的にあり、平成32年と平成35年の整合性がとれていないと感じました。

○事務局 協議会としての中間評価ということでは平成35年とさせていただきますが、施策に対応する指標ということで、総合計画に示されている指標を採用しており、その評価時点が平成32年となっております。協議会にどのような形で報告するかというところはありますが、一旦平成32年の段階でこの指標を達成しているかということは我々の方で整理をいたしまして、それが、中間報告になるのか平成35年の段階での報告になるのかまだ決めかねておりますが、その段階での数値をお示しさせていただきたいと考えております。

○会 長 10年先のある程度の目標設定はしたいという感じがします。

○事務局 期間的に割合に直近になっておりますので、そのあたりは課題と考えております。

○会 長 今日いただいた意見を少し整理して、素案という形で次回の第3回交通計画協議会でお示しいただくことと思いますが、やはり芦屋のまちは将来このようなまちであってほしいということは、市民の総意として描いていただきたい。そこで、もちろん市のリーダーシップがあって良いと思います。パブコメである程度の市民の意見は押さえられるとは思いますが、少しこの素案を作り上げる段階でも何か入れられると良いかと思えます。

○副会長 指標の所で、「上位計画や関連計画との整合を図り」、の後に「上位計画でも利用している以下の指標を本計画でも使います」と、ストレートに記載する方が分かりやすいと思います。その上で、基本理念の「安全・安心で快適に移動できる」がこの指標で本当に測れるのか。上位計画の指標としては理解できますが、この交通計画の指標としてこれで本当

に良いのか気になります。確かに快適を測ることは難しいとは思いますが、これでは測ったとは言えないような気がします。ストレートに市民意識アンケートの質問項目を増やしてでも聞くことも一つの手ではないでしょうか。

○会 長 市のいろいろな計画で一番難しい所ですね。市民意識アンケートから取り出すということもあるでしょうけれども。快適性を測る指標はまだもう少しある気はします。ご指摘いただいたような将来像を実現するための指標というか、少し工夫して説明いただいて。先ほどご指摘になられたことについて、例えばJRで言うと芦屋駅は乗降客数の多い駅ですが、阪神電車の芦屋駅は乗降客数から考えるとどうですか。

○委 員 阪神社内では上位の駅でございます。一日約27,000人。乗降客数で言いますと約50駅ある中で16位です。打出駅はここ最近お客様が増えており、南芦屋浜にお住いの方がご利用されることが多いかと思われます。概ね10年で20パーセント以上増えている状況ですので、打出駅は阪神社内で19番目です。この2駅は最近、相対的に大事な駅になってきております。

○会 長 特急に停まってもらわなければいけないとか、ある程度全体的な戦略性があるかもしれません。神戸市で言えば、最近ではやはり六甲アイランドに住まわれる方が随分と増えて、快速急行の停まる魚崎駅。そのあたりは少し見ておかないといけない。阪急電車という芦屋市内は芦屋川駅だけしかありませんのでそこを頑張っていただくしかないですが、むしろ夙川駅とかは乗降客数が増えている状況があるのか。

○委 員 阪急芦屋川駅は両特急停車駅の間に挟まれており、新しい施策は難しいと思います。

○会 長 阪急岡本駅では、大学などがありますし。

○委 員 特急を停車させたのはそれなりに需要もありますし、戦略的にというのもありました。

○会 長 逆に言えば、市としてはそこを考える必要が本当はありますね。安穩としていると単なる通過駅になってしまいます。

○委 員 阪急電車は山手地域の利用者が利用できないようなバス路線になっています。山手地域へ直接行き来するのは1時間に一本しかありません。阪急芦屋川駅から北の甲南の方に行っても、山手地区を通り南のJRに戻ってくるのです。ほとんどの阪急芦屋川駅行のバスはJR芦屋駅を先に通過した後、阪急芦屋川駅に到着します。

○委 員 確かに山手の方は、阪急の線路を通過してJRへ行かれる場合が多いと聞きます。

○委 員 JR芦屋駅南のパブリックコメントにも書いてありましたが、せっかく鉄道がたくさん走っているのだから、まんべんなく回れるようにバス路線も考えないといけないのではないかと。今どちらかというと、市は一生懸命、JR芦屋駅南を推進しています。私も駅がきれいになり良いなと思いますが、やはりバス路線との関係があり、皆さんJRに乗るのだと思います。

○委 員 鉄道会社、各社いらっしゃるのですが、私どもの沿線としてはJRへの指向がやはり強い傾向にはあります。その中で芦屋市のエリアでいいますと優等列車が停まる点、道路形状の都合からどうしても今のような運行経路を取らざるを得ないことから、阪急・阪神の鉄道駅と比べても両駅足した以上の乗降客数が、JR芦屋駅ではあります。バス路線を比較的まんべんなくは通しているのですが、やはりニーズのある所に便数を運行していきますので、

結果的に今の路線網が、状況を見た中で構築されているものになっております。

- 委員 芦屋市のように複数の駅が近くにある所は、非常に立地的にも良い所。そういう意味では住宅都市としての魅力が非常に高い。阪急だけしか駅がない地域と比べると、やはり住宅の張り付きが進んでいます。そういう意味ではよく競争とは言われますが、複数の駅があることで利便性が上がり、この少子高齢化の時代には生き残っていける地域であると考えておりますので、必ずしも阪急だけに乗っていただかないと困るということでもありません。
- 会長 地域の利便性はそういうことで高められているとは思いますが。
- 委員 行き先とか目的によりいろいろと選択肢があるということは良いことだと思います。
- 会長 他にはよろしいでしょうか。それでは今日いただいた意見はかなり検討をしないといけないですね。
- 委員 本質と関係ないのですが、西暦併記されるか西暦にされた方がよいと思います。このような長期計画の時は、年号表記も併記された方が分かりやすいですね。
- 会長 それではその他事務局から。
- 事務局 次回の第3回交通計画協議会でございますが、策定スケジュールの中でもご説明させていただきましたが、11月の半ばに開催させていただきたいと考えております。各委員の皆様には改めて日程調整をさせていただきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。以上でございます。
- 会長 次回は11月です。よろしくお願いいたします。それでは本日の協議会お開きでございます。熱心なご議論ありがとうございました。